

# REGLES GENERALES DU TRIAL

2022

Les présentes dispositions ont vocation à harmoniser la pratique de la discipline Trial et à s'appliquer pour toutes les épreuves organisées sous l'égide de la FFM (Championnats de France, de Ligue ou hors championnat). Elles sont obligatoires pour les épreuves organisées hors Championnat de France.

### 1. Définition des catégories

Les catégories mises en place pour chaque épreuve doivent respecter l'appellation et les conditions suivantes :

- **Elites** : flèches rouges
- **Experts** : flèches rouges et bleues alternées
- **Seniors 1** : flèches bleues
- **Open** : flèches bleues et vertes alternées
- **Seniors 2** : flèches vertes
- **Seniors 3** : flèches jaunes
- **Vétérans** : flèches vertes et jaunes alternées
- **Seniors 4** : flèches noires
- **E-Trial** : flèches vertes et jaunes alternées

Tout changement de catégorie en cours de saison annule le cumul des points acquis précédemment.

### 2. Barèmes des pénalisations

#### 2.1 Trial en milieu naturel

- Réussite ..... = 0 point
- Un pied à terre ..... = 1 point
- Deux pieds à terre ou 2 appuis ..... = 2 points
- Trois pieds ou 3 appuis et plus ..... = 3 points
- Echec ..... = 5 points

En cas de gêne constatée par les contrôleurs, le pilote doit recommencer toute la zone et seules les pénalités du 2ème passage sont prises en compte.

Dans le cas d'une erreur de pointage sur le badge et si le pilote est déjà parti sans correction, le Commissaire devra informer le Directeur de course dans l'heure qui suit par une notification.

#### 2.2 Trial Indoor

- Réussite ..... = 0 point
- Un pied à terre ou appui ..... = 1 point
- Deux pieds à terre ou appui ..... = 2 points
- Trois pieds ou appui ..... = 3 points
- Plus de trois pieds ou appui ..... = 5 points
- Echec ..... = 5 points

### 3. Définition des fautes

#### a) Pied à terre ou appui

Est considéré comme "pied à terre" ou "appui" le fait qu'une partie du corps du pilote ou qu'une partie de la moto autre que pneus, repose-pieds, sabot, touche le sol, ou prenne appui sur un obstacle.

b) Echec

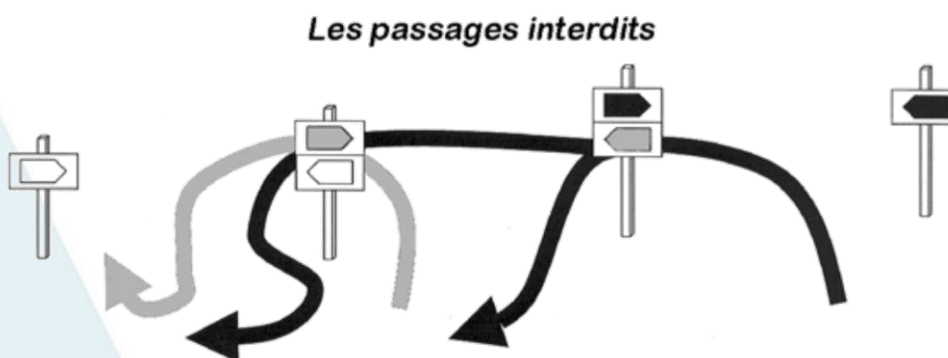
Motos solos :

- recul de la moto avec pied à terre,
- chute,
- guidon touchant le sol,
- avoir les deux pieds du même côté de la machine, ou derrière l'axe de la roue arrière de la moto lorsque celle-ci est cabrée,
- la roue ou la machine passe au-dessus d'une signalisation ou d'un support de signalisation de sa catégorie avant que l'axe de la roue avant aie franchi le signal de fin de section.
- aide extérieure sur le pilote ou la moto,
- le pilote qui, avec sa machine ou une partie de son corps, modifie ou détruit la position d'un support de signalisation ou des flèches de toute catégorie, qui nécessite l'intervention du commissaire pour les remettre en l'état ou dans leur position initiale,
- traverser une délimitation avec n'importe quelle roue,
- franchir les limites latérales d'une zone (rouler de l'autre côté du ruban),
- passer du mauvais côté d'une marque de délimitation. Toutefois, le fait de passer la roue avant au-dessus d'une marque de délimitation, sans appui du pilote ou de la machine, n'est pas considéré comme sortie des limites de la zone,
- passer dans un sens ou dans l'autre une porte fermée par les flèches d'une autre catégorie,
- assistant qui pousse ou tire le ruban pour faire gagner de la place au pilote,
- effectuer une boucle à l'intérieur de la zone,
- entrée de l'assistant dans la zone sans y être autorisé,
- refuser de franchir une zone.
- passage d'une roue au-dessus d'une limite extérieure avec pied à terre

**TOUT CONSTAT D'ECHEC SERA SIGNALÉ INSTANTANÉMENT PAR UN COUP DE SIFFLET.**

**N.B. Mettre un pied en dehors de la zone est considéré comme simple pied à terre.**

c) Schéma des passages interdits



**4. Temps imparti et pénalités de temps**

Les concurrents doivent se présenter au départ à l'heure prévue par les organisateurs sous peine de pénalisations. En cas de retard au départ, un nouvel horaire, ne modifiant pas le temps de course est donné au pilote. Si le coureur dépasse vingt minutes de retard au départ, à la fin du 1<sup>er</sup> tour ou à l'arrivée, il sera disqualifié.

Le temps global accordé pour l'accomplissement de l'épreuve est contrôlé à la minute affichée révolue. A titre d'exemple, l'heure de pointage d'un pilote qui est théoriquement 10 h peut pointer tout le temps où l'affichage est à 10 h 00.

## 5. Sanctions

- Refus de sortir de la zone après un échec et après que le Commissaire en ait donné l'ordre : 5 points supplémentaires (dès le 1er tour).
- Toute infraction au Code de la Route sera sanctionnée par la direction de course en fonction de la gravité de la faute commise.
- Incorrection envers un Commissaire par le pilote ou l'assistant (après délibération du Jury) : carton jaune (1)
- Critique à voix haute envers l'organisation ou l'organisateur : carton jaune <sup>(1)</sup>
- Au cours de la reconnaissance d'une zone, les seules modifications acceptées sont celles autorisées à l'avance par le Commissaire de zone. Le pilote qui modifie l'accès d'une difficulté pour lui-même ou un autre pilote sera sanctionné par une pénalité de 5 points.
- Non présentation à une zone : 10 points
- Erreur de parcours constatée ou zone non franchie dans l'ordre numérique : 10 points
- Tout pilote ou accompagnateur ou toute autre personne ayant un intérêt dans la performance de celui-ci n'empruntant pas le circuit dans le sens déclaré : 10 points
- Absence de port de protections individuelles obligatoires : disqualification
- Changement de machine ou absence de marque d'identification : disqualification.

<sup>(1)</sup> Un carton jaune brandi par un Commissaire indique au pilote qu'un rapport sera fait au Directeur de course suite à une incorrection ou une conduite incongrue.

Barème de la carte jaune sur la même épreuve : ☞ 1ère carte jaune : 5 points

☞ 2ème carte jaune : 10 points

☞ 3ème carte jaune : 20 points

**Assistant** : Un assistant qui défend les chances d'un autre pilote se verra retirer son numéro de course par le Directeur de course, hormis accord ponctuel du commissaire de zone pour raison de sécurité.

## 6. Classement

Les organisateurs doivent établir un classement, toutes cylindrées confondues, et pour chacune des catégories prévues au règlement particulier.

Il peut être établi un classement toutes catégories à condition que les pilotes aient effectué les mêmes zones et le même nombre de tours.

Le classement s'établit par addition des points de pénalisation obtenus par application de l'article 2, des points de pénalités horaires et des points dus à des sanctions, le pilote classé premier étant celui qui totalise le plus petit nombre de points.

Pour figurer au classement, le pilote doit s'être présenté sur la totalité des zones.

## 7. Départage des ex-aequo

En vue du départage des pilotes terminant avec le même nombre de points, il est tenu compte du plus grand nombre de zéro, puis de un, puis de deux.

En cas de maintien des ex-aequo, le pilote ayant réalisé le meilleur dernier tour sera classé en premier. Si l'égalité subsiste, les pilotes sont départagés par la prise en compte de leur temps de course.